(Ingresan a Sala los integrantes de la Asociación Civil de Pilotos de Línea Aérea, ACIPLA)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado tiene el agrado de recibir a los representantes de la Asociación Civil de Pilotos de Línea Aérea (ACIPLA), que ha solicitado audiencia a efectos de plantear la situación de la empresa Aerovip que, bajo el régimen de fletamentos, está utilizando un avión de Pluna S.A., que está haciendo vuelos regulares de Montevideo a Buenos Aires y a otros lugares. Conversamos al respecto con el señor Ministro Pintado, pero nos parece muy oportuno recibirlos en la tarde de hoy para que nos informen detalladamente de esta situación.

SEÑOR PERERA.- Hemos iniciado una serie de rondas de información a representantes políticos para dar nuestra óptica sobre este último negocio que la empresa Pluna está realizando desde hace diez meses -en el marco del mercado del Río de la Plata- tal como lo señaló el señor Presidente de la Comisión.

SEÑOR ABAL.- No sé si los señores Senadores tienen una idea cabal de este negocio de Aerovip, más allá de los comentarios que surjan de la prensa y de los hechos de pública notoriedad.

Hemos venido a esta Comisión con la idea de poner al tanto a las autoridades acerca del estado en que se encuentra este negocio y dejar planteada una serie de dudas e incógnitas que se nos vienen generando en el tiempo que lleva de establecido, sobre las que hasta el día de hoy no hemos obtenido respuesta de la empresa ni tampoco de parte de Pluna Ente. Para comenzar ordenadamente, quizá sea bueno hacer una breve cronología de cómo se inició el negocio.

El negocio de Aerovip se inició aproximadamente por agosto o setiembre del año pasado cuando Leadgate ofreció una opción de compra a la empresa Aerovip -una línea aérea argentina que, básicamente, se dedicaba a realizar vuelos internos de cabotaje y alguno regional con aviones de pequeño porte de hasta veinte plazas- que venía de una situación económica complicada. Tan es así que la versión que nosotros tenemos es que esta empresa cerró porque se encontraba en concordato por los años 2000 ó 2001. En ese marco, Pluna generó una expansión del negocio -o, por lo menos, así se nos ha trasladado- proponiendo, en base al mercado argentino, realizar una ampliación de la operativa partiendo de la premisa de que los siete aviones que tenía en ese momento -garantizados por el Estado, tal como los señores Senadores saben- se encontraban subutilizados. Esto quiere decir que había por lo menos una o dos de esas aeronaves que tenían poca incidencia de vuelos y que, por lo tanto, estaban subexplotadas. Esta es la propuesta que, en su momento, se le hizo al Gobierno al que, inclusive, se le ofreció, a través de Pluna Ente, participar en este negocio de Aerovip. El Gobierno, en primera instancia, declinó esa participación, por más que hay un acuerdo que le permite, a partir de los meses siguientes, incorporarse al negocio. En definitiva, Leadgate tomó la decisión de comprar el 60% del paquete accionario de Aerovip para realizar lo que primero se nos dijo eran vuelos internos y que posteriormente terminaron siendo un proyecto para realizar vuelos desde el mercado argentino hacia destinos no explotados de la región, principalmente Buenos Aires - Fortaleza y Buenos Aires - Antofagasta. En base a esa hipótesis se consiguió la aprobación del Gobierno para autorizar ese traslado del avión a Argentina porque, obviamente, no hay flota propia de Aerovip. El acuerdo implicaba que una de las naves subutilizadas fuera a ser arrendada a la empresa Aerovip bajo esa forma jurídica y Aerovip la utilizara. Eso se verificó, se rematriculó y la nave estuvo varios meses sin operar porque, justamente, estaba pasando por esos trámites administrativos. Finalmente, empezó a operar porque en Argentina le otorgaron el certificado de explotador irregular permitiéndole realizar vuelos chárter hacia Uruguay, pero no operar como línea aérea. Fue entonces cuando se comenzaron a generar las primeras dudas de parte de este sindicato respecto a la operación. Como se sabe, la operativa aeronáutica es bastante restrictiva en lo que tiene que ver con la operativa de los pilotos, por lo menos en Argentina y Uruguay. De hecho, solo se permite conformar tripulaciones de aerolíneas de bandera a los nacionales de cada país. Es decir que si la aerolínea es de bandera argentina, un piloto uruguayo no podría volar en ella y viceversa. Ya de entrada, el traslado de esa aeronave argentina generaba, si se quiere, una hipotética pérdida de trabajo porque uno de los motores de producción, que es el avión, se iba a otro país con otros tripulantes.

Sin embargo, el problema más grave se empezó a dar porque ante la imposibilidad de conseguir certificados en Argentina, la empresa planteó realizar vuelos con ese certificado irregular en Uruguay. Obviamente, la primera pregunta que surgió de este lado fue: ¿Qué están queriendo hacer? ¿Traer de nuevo una aeronave que se mandó a Argentina porque no se utilizaba, para emplearla en nuestro país, en los mismos vuelos que Pluna?

Aparentemente, esta era la operativa. Además, en el intermedio se generó un nuevo organismo a nivel nacional: la Junta Nacional de Aeronáutica. Hasta ahora todo lo que tenía que ver con la política aeronáutica se encontraba en la órbita de la Dinacia. Pero a partir del decreto correspondiente, se creó este órgano -eminentemente político, ya que está integrado por cinco Ministerios- que tiene a la Dinacia como asesora, y en el cual se delegan todas las facultades relativas a la política aeronáutica. Este organismo es el que da a Aerovip la posibilidad de realizar una serie de vuelos ilimitados en la malla de Pluna.

Esto fue así hasta que en octubre o noviembre del año pasado, BQB -que es el otro operador regional- interpuso una protesta en la Junta por ese trato diferencial; estamos hablando de que a un operador irregular se le esté permitiendo cumplir esas líneas que, en realidad, correspondían a Pluna.

Entonces, a partir de ese momento Pluna decidió cambiar la modalidad jurídica y comenzó a fletar ese avión que había arrendado a Aerovip. Trataré de explicar esto porque jurídicamente es complicado.

Un avión que es de Pluna -es decir, del Estado uruguayo- fue arrendado a Aerovip para que ellos pudieran justificar, supuestamente, su existencia, porque de lo contrario sería una aerolínea sin nada. Como en Argentina no les dieron los certificados de explotador necesarios, sino uno irregular, empezaron a utilizar, como Aerovip, la misma malla de los vuelos de Pluna. Es decir que Pluna paga a Aerovip para realizar esos vuelos. Supuestamente, esto sería transitorio; la normativa anterior le permitía efectuar hasta ocho vuelos anuales, pero en una semana se hicieron veinte. Ante esa situación se pidió a la Junta una prórroga más o menos ilimitada, hasta que BQB, a nuestro entender, hiciera su planteo.

A partir de esta instancia y dada la imposibilidad de continuar en este régimen, Pluna decidió volver a fletar, ahora a Aerovip, la nave que le había arrendado, es decir que estaba alquilando el avión que, a su vez, había alquilado, con la única diferencia de que, por la modalidad del arrendamiento, ello se hace con la tripulación. Al tratarse de una aerolínea de bandera argentina, no puede volar con uruguayos, sino con tripulación, auxiliares de cabina y pilotos argentinos.

Entonces, desde ese momento -estamos hablando, más o menos, de setiembre u octubre del año pasado- al día de hoy, ha venido operando en la malla de vuelos de Pluna una aeronave que es de Pluna, pero con pilotos argentinos. Además, con esto se está eludiendo todo lo vinculado a la normativa protectora del trabajo de los pilotos uruguayos, que se incluye en el Código Aeronáutico y en los reglamentos respectivos.

De más está decir que en todo ese tramo hubo una gran serie de negociaciones por estos temas entre el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y la empresa.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero hacer una pregunta sobre el tema del arrendamiento. Si Pluna le arrendó el avión a Aerovip, quiere decir que por eso recibe un pago. Después, si Aerovip se lo fletó a Pluna con tripulación, esta, a su vez, debería pagarle a Aerovip. Entonces, ¿se compensa en cero el resultado?

SEÑOR ABAL.- Eso es parte de lo que desconocemos. A pesar de que todo esto se manejó a nivel del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, la empresa se ha negado a entregar la información correspondiente, amparándose en el principio de confidencialidad. O sea que nosotros nunca supimos ni sabemos cuánto se le paga a Pluna, en primer lugar, por la nave que le arrendó a Aerovip, ni cuánto le paga Pluna a Aerovip para volver a arrendar su propia nave.

A esto hay que agregar que en este supuesto acuerdo entre las empresas, que son un conjunto económico, en realidad no solo se arrienda la aeronave; Pluna también le está prestando servicios básicos de operativa a Aerovip, como el mantenimiento, la venta, la publicidad, etcétera. De hecho, hoy Aerovip vende sus pasajes a través de toda la operativa y la propaganda de Pluna; es decir que el consumidor compra un pasaje de Pluna por más que vuele en Aerovip. Pero sobre todos estos aspectos no tenemos la información. Suponemos -aunque no lo sabemos- que Pluna Ente debe poder acceder.

Volviendo al tema de cómo se sigue en esta cronología, en su momento, previendo un enfrentamiento en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, planteamos la hipótesis, la empresa negó esa eventualidad y después terminó incumpliendo. Posteriormente se fue a plantear que dicha operativa iba a ser restringida durante nueve meses; este plazo venció en abril, y también en este caso se incumplió. Hoy estamos en una hipótesis en la que directamente Pluna nos está planteando que no sabe hasta cuándo va a volar Aerovip en esta situación, con el agregado de que aparentemente van a venir tres aviones nuevos, también garantizados por el Estado uruguayo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Cuando el señor Ministro Pintado concurrió a esta Comisión, le pregunté hasta cuándo iba a volar Aerovip, y me respondió que hasta el 9 de junio, es decir que ya nos pasamos un mes. Además, lo consulté sobre si el Estado uruguayo iba a volver a garantizar y me dijo que no.

SEÑOR ABAL.- Si es así, mejor, pero la versión que nosotros teníamos es que estaba dentro del paquete.

Igualmente, de esos tres aviones hay dos que irían asignados a Aerovip y no a Pluna, con lo cual se tendería a agravar la situación, todo en un marco que, en opinión de este sindicato, como mínimo es poco transparente,.

Es importante señalar que estas tres aeronaves que supuestamente estarían volando tienen un permiso otorgado por la Junta Nacional Aeronáutica que inicialmente se extendía hasta el 9 de junio, pero que fue prorrogado y hoy estaría vigente hasta el 31 de julio. Esto quiere decir que ese día habrá una nueva instancia ante la Junta Nacional Aeronáutica, en la que se definiría o no la prórroga de este sistema de operativa a través del fletamento de Aerovip. La realidad nos hace prever que se va a prorrogar, porque en los hechos Pluna viene manejando su operativa como si fuera a seguir funcionando. Creo que Leadgate, que es el que maneja el negocio en ambas márgenes, no estaría haciendo todo lo que está haciendo si no tuviera la certeza de que hay una política orientada a prorrogar ese sistema. Básicamente, este es el planteo de antecedentes.

En definitiva, nosotros entendemos que hay una serie de perjuicios importantísima que se causa con esta operativa de Aerovip. Esto es lo que estamos planteando, más que nada para poner al tanto a las autoridades e intentar averiguar qué es lo que nos depara el futuro.

SEÑOR TRONCOSO.- Ante todo -por más que sea tarde, creo que bien vale el momento- quiero agradecer a los señores Senadores, en nombre de nuestro gremio, por habernos recibido en el día de hoy ante nuestra solicitud. Hemos concurrido el Vicepresidente, el Secretario, el Presidente y el asesor; concretamente, el Comandante Karsen, el Comandante Perera, quien habla y el Doctor Abal.

En primer término, quisiera señalar lo siguiente. El Doctor Abal hacía referencia a que todo el armazón de este negocio jurídico -que es legal; de eso no hay duda- está generando un tema que para nosotros es clave. Por más que la gente de Leadgate nos diga que no es así y que nos quieren mucho, tenemos la plena convicción de que aquí hay directamente un plan de sustitución. Creo que estamos hablando solamente de un avión, porque empezamos a citarlos al Ministerio hace un año por este motivo. El último avión, que llegó un año y medio después que el primero que llegó de los Bombardier, fue derecho para Aerovip. El justificativo es que el año pasado se dio una baja temporada y Pluna tenía una aeronave ociosa. Por mi parte escuché que podía tener tres o cuatro; todo depende de la planificación de actividad y estrategia que se plantee la empresa para desarrollarse. Si no quiero volar, obviamente, voy a estar ocioso, pero si quiero volar, tal vez no me alcance con siete ni con dieciocho.

Es cierto que los dos sindicatos de Pluna -nosotros, los pilotos, y la asociación de funcionarios- le hemos generado molestias, ya que venimos denunciando ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social desde el año pasado, pero lo hemos hecho en muy buenos términos, porque estamos dispuestos al diálogo hasta el último día y no va a ser por nuestra culpa que esta empresa cierre. En realidad, a esta gente le interesa hacer su buen negocio y, obviamente, tienen todo el derecho a hacerlo. Es más: ojalá lo logren y a todos los uruguayos les vaya muy bien con sus buenos negocios, pero lo que veo es que tienen una empresa de transporte aéreo no regular con cuatro funcionarios -lo requerido para que sea empresa en Argentina- que vuela fletado en Uruguay con nuestra empresa Pluna Sociedad Anónima como único soporte de todo tipo. Si eso diera utilidades a Pluna Sociedad Anónima y al Estado uruguayo, bienvenido sería, pero los datos demuestran lo contrario. Se dice en la prensa que en los últimos tres años ingresaron a Pluna catorce pilotos, pero hay que tener en cuenta que primero se fueron veinticuatro. La última tanda se fue luego de la suspensión de la ruta a Madrid en el 2008. Es más, se estaban yendo tantos, que un argentino, ex piloto de Aerolíneas, que los estaba asesorando, les dijo: “Paren ahí, porque van a hacer una anormalidad: se les van todos los pilotos con más experiencia de vuelo”; porque si era por ellos, los dejaban irse a todos. Pido disculpas por lo gráfico que soy en mi manera de hablar, pero es la realidad y se trata de un tema muy delicado. Cuesta muchísimo formar un piloto que vuele jets a cualquier parte del mundo con seguridad y con el entrenamiento debido, pero eso es lo que le da una garantía elemental a la empresa: cumplir 74 años sin ningún accidente en la historia. Es cierto que eso cuesta dinero.

Entonces, nosotros vemos que tenemos una empresa con colegas pilotos argentinos -agremiados igual que nosotros en el Sindicato Internacional de Pilotos de Línea Aérea- que no son controlados por nadie. La Dinacia argentina, que se llama ANAC, no los controla, porque es una empresa no regular que no vuela en Argentina: solo toca Aeroparque y hace Montevideo - San Pablo, Montevideo - Curitiba, Montevideo - Río de Janeiro y Montevideo - Asunción. A Santiago fue una sola vez y no los dejaron ir más, porque los chilenos son mucho más estrictos y les exigen la certificación IOSA, pero no la tienen y usan la certificación de Pluna. Se trata de colegas, pero en definitiva son doce puestos de trabajo más dieciocho que están esperando para poder ingresar -porque ya los formaron- que deberían ser uruguayos porque están volando en las rutas de una empresa de bandera uruguaya. Además, tememos que cuando saquen algún permiso definitivo con Aerovip, esta última pase a ser la “vedette” de esta historia. Nosotros pensábamos ser el famoso “hub” del sur, y ahora estamos temblando porque Aerolíneas, de un soplido, renovó toda su flota y puede salir de Aeroparque a cualquier parte de Sudamérica, porque tiene aviones para hacerlo.

Obviamente, nosotros queremos cuidar nuestro trabajo, pero también estamos convencidos de que Pluna es una empresa que realmente puede y debe desarrollarse -además de que es la empresa de bandera uruguaya- pero está impidiendo un desarrollo sólido y sustentable a una cantidad de gente deseosa de tener una posibilidad de trabajo. En el último concurso que hubo en Pluna, para seis cargos se presentaron 200 pilotos uruguayos y, sin embargo, esta gente sale a decir a las autoridades, como al Ministro Pintado -yo leí las declaraciones en la Comisión de Transporte de la Cámara de Representantes- que los pilotos de Pluna están volando a “full” y que a los de la Fuerza Aérea no los dejan irse para entrar en Pluna. Realmente, sorprende que se llegue a ese punto, porque no es así.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Quién declaró eso?

SEÑOR ABAL.- El Ministro Pintado, el 18 de mayo, en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes. Lo mismo declaró el Contador Passadore, Presidente de Pluna Ente, que acababa de asumir. Pero no es así; acá hay algo mucho más importante, que es lo siguiente. La figura de fletamento existe solamente en Uruguay. En el Derecho Aeronáutico de Argentina y de Brasil no existe y, por ejemplo, los aviones que vuelan en Argentina tienen que tener matrícula argentina y, por lo tanto, las empresas también deben serlo. Insisto en que Aerolíneas Argentinas no puede alquilarle un avión a Pluna para que haga vuelos dentro de Argentina, por más que lo precise. Le debe poner una matrícula parcial y, en todo caso, ese avión volará con tripulantes argentinos. Reitero que nosotros contamos con esa figura que permite alquilar el avión con tripulación a los extranjeros. Esta historia es repetida para nosotros -tal vez me estoy yendo del tema- porque ya pasó a principios de los años noventa y en el año 2006, en una forma flagrante, cuando se detuvo la flota de Pluna, todos los aviones fueron a mantenimiento y, por lo tanto, fletamos a todas las

empresas del mundo. Una empresa checa que tenía unos aviones preciosos como los que acaba de comprar Aerolíneas en diciembre de 2006 fue contratada por ocho vuelos y terminó haciendo 245 vuelos de Montevideo a San Pablo, tal como nos afirmaron las autoridades de Pluna del momento en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Todos los pilotos nos encontrábamos en nuestras casas porque los aviones que volábamos estaban en mantenimiento. Esto fue muy llamativo porque para cubrir nuestras rutas se fletaba todo y ahora estamos operando con la misma modalidad. Parecería que nos encanta. Ahora inventamos una empresa en Argentina y, además, los uruguayos no tenemos nada que ver. Me parece bien que hagan su negocio, pero creo que debemos estar vigilantes y atentos para que ello no nos perjudique.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Conocemos y hemos negociado con Campiani y Leadgate y la primera pregunta que me surge es qué ganan con esto. Supongo que los argentinos no deben pagarles menos que a los uruguayos. Quisiera que me ayudaran a entender esto.

La segunda pregunta es la siguiente. ¿A quién le corresponde habilitar o no el fletamento? Según lo expresado, solo existe en Uruguay; me gustaría saber quién lo autoriza.

SEÑOR PERERA.- En realidad, no está nada claro qué es lo que gana. Lo que se dijo fue lo que expresó el doctor Abal hace un instante. Hay una faceta que no entendemos bien; ya lo hemos analizado en la Comisión Directiva y creemos que podría transformarse en un motivo de irritación con el Gobierno argentino porque parece que podría ser hasta una deslealtad para con lo que tradicionalmente hemos hecho con Argentina. Me refiero a los sesenta vuelos semanales que hacía la empresa de bandera argentina y los sesenta que correspondían a la empresa de bandera uruguaya. Aparentemente, la intención es dominar el mercado del Río de la Plata, del puente aéreo, del otro lado. Evidentemente que los argentinos no lo van a permitir. Esto lo hemos comprobado con un vuelo a Trelew que se frustró, así como también con los vuelos a Bariloche. Con respecto a esto, el Director Nacional de la Dinacia nos expresó que no se autorizaba a Pluna a ir a Bariloche este invierno, y a Aerovip, increíblemente, tuvo que autorizarla nuestra propia Dirección Nacional de Transporte. Esto es algo realmente extraño. Estamos hablando de reciprocidad y es lo que les reclamamos a las autoridades responsables.

Con respecto a la segunda pregunta, le pediría al señor Senador Martínez que la reitere.

SEÑOR MARTÍNEZ.- La pregunta concreta es: ¿quién autorizó el fletamento? ¿El Poder Ejecutivo? ¿El Poder Legislativo?

SEÑOR PERERA.- El fletamento es una figura que aparece en el Código Aeronáutico, y voy a poner un ejemplo que sin duda será más gráfico, porque el aspecto legal no es mi fuerte; lo mío es manejar aviones. Si hubiéramos tenido la suerte de llegar a la final del campeonato de fútbol y hubiera surgido la posibilidad de hacer un vuelo chárter a Sudáfrica, la empresa Pluna habría fletado una aeronave de porte adecuado para realizarlo. En ese caso extraordinario, el fletamento se puede realizar. Creo interpretar que esto es lo que pensó el jurista al redactar el Código y no en la posibilidad de sustituir mano de obra de los trabajadores del país. Evidentemente, si esta posibilidad aparece en el Código Aeronáutico, es para habilitar ese tipo de excepciones que debe autorizar la Junta Nacional de Aeronáutica Civil -una nueva figura- integrada por todos los Ministros, tal como lo señaló el doctor Abal, aunque esta autorización antes la otorgaba la Dinacia.

SEÑOR ABAL.- Más allá de una serie de consideraciones que quisiera hacer, tal vez pueda realizar algún aporte acerca de las preguntas que planteó el señor Senador Martínez.

Respecto a la primera interrogante, es decir, qué gana Leadgate con este sistema, puedo decir que originalmente esta empresa tenía la intención de hacer lo que prometió, que era generar nuevos mercados más rentables, aun cuando hubiera un mercado interno -por supuesto que el mercado argentino es más rentable porque hay más población- pero se le complicó. Ya le había sucedido eso con las líneas a Chubut y le volvió a ocurrir cuando solicitó esta entrada por el costado; lo que hizo fue tratar de saltear la normativa protectora comprando una empresa argentina, pero no se le dio cabida. El problema es que no dieron marcha atrás. Seguramente rematricular un avión y generar

todos los gastos de contratación de pilotos argentinos, tal como lo hicieron, no es un asunto menor. Aparentemente no estaban avanzando en ese negocio -hace más de diez meses que están tratando de gestionarlo- pero tampoco dan muestras de corregirlo y esa es la mayor preocupación que tiene el sindicato. Cabe destacar que hemos tenido la mejor voluntad para mantener un buen relacionamiento, inclusive generando plazos a través de convenios, y para que este negocio pudiera avanzar, pero con un límite razonable. Al día de hoy ese límite ya se ha cruzado y no hay perspectivas reales de que se genere el gran negocio que planteaban. Me refiero al cabotaje interno, aunque tampoco se han podido destrabar los vuelos desde Buenos Aires hacia el exterior.

En definitiva, ¿cuál es la ganancia de Leadgate? Actualmente no tiene ninguna ganancia, pero ha montado una estructura que le cuesta desarmar, por lo que le resulta más fácil utilizarla aunque sea irregular e inconveniente para el país -y mucho más para los pilotos- que reconocer que el negocio no salió bien, rematricular el avión, cerrar la empresa argentina o arreglar los problemas de Aerovip.

Con respecto a la segunda pregunta, tal como dijo el señor Perera, se trata de una figura que existe y está reconocida jurídicamente en nuestro país. Generalmente, quien autorizaba el fletamento era la Dinacia -en los hechos todavía lo hace- pero al surgir este nuevo órgano que es la Junta Nacional de Aeronáutica Civil, se agregaron unas cuantas potestades abiertas que, incluso, no quedan claras en el propio decreto. En los hechos, la que otorga las prórrogas es la Junta Nacional de Aeronáutica Civil, por más que la Dinacia aporta la visión técnica. Tenemos conocimiento de que esta Dirección se ha opuesto a continuar con esta situación en las últimas oportunidades, pese a lo cual se han aprobado las prórrogas.

SEÑOR PRESIDENTE.- En función de lo que he escuchado, debo decir que el fletamento me resulta muy raro; fletar algo ajeno me parece muy bien, pero hacerlo con algo propio que di en arrendamiento, en una especie de rebote, me parece increíble. Es algo que desnaturaliza la idea del fletamento y creo que el ejemplo que puso el señor Perera es muy claro. Esta otra situación es muy diferente; se trata de vuelos regulares que hace más de diez meses se están llevando a cabo, aunque solo se habían pactado ocho. Además, el año pasado el panorama era muy distinto a este porque Aerolíneas Argentinas estaba sin volar y creo que ahora incorporó no sé cuántos aviones 737 nuevos para hacer el puente aéreo. Si mal no escuché, hay 60 vuelos semanales por compañía para el puente aéreo Montevideo - Buenos Aires. De los 60 vuelos que tiene Pluna -seguramente eran más cuando no volaba Aerolíneas- ¿cuántos hace Aerovip?

SEÑOR TRONCOSO.- Ahora están operando todos los puentes de la mañana que tiene Pluna. O sea que está utilizando la frecuencia del Estado uruguayo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Eso está claro.

SEÑOR TRONCOSO.- Calculo que debe estar haciendo el 60% de los puentes aéreos del día.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con un solo avión.

SEÑOR TRONCOSO.- Además, nadie los controla.

Por otro lado, quiero referirme a algo que consta en las actas del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social porque, a veces, por querer hacer una buena síntesis, uno pone mucha energía. Debe quedar claro que en todo este proceso nosotros siempre estuvimos dispuestos a dar una mano para que ellos desarrollaran el Grupo Pluna, tal como lo habían ideado. Después apareció el tema de Aerovip con una idea. Ocurre que por el problema que hay en la Argentina, esa idea no se concreta ni se va a concretar, porque dicen que hasta el año 2012 no van a otorgar permisos de operador para empresas argentinas, y faltan dos años para eso. Como dijo el doctor, la gente ni siquiera da marcha atrás. Han planteado que si en tal fecha esto no se concretaba, levantarían los remos. Pero resulta que ahora quieren seguir; primero era hasta abril, ahora es hasta fin de año y después será hasta el año que viene. Nuestro temor franco y sincero a la sustitución es porque hoy tienen un avión, pero si mañana tienen tres o cuatro y los funcionarios de Pluna estamos en desacuerdo con un problema

equis y pretendemos afectar el servicio por dos horas como hicimos el otro día -más allá de que la intención no es parar los vuelos de Pluna- nos sustituyen directamente.

SEÑOR ABAL.- Quisiera hacer un resumen de nuestras dudas, algunas de las cuales atañen a la parte de mano de obra estricta o al empleo de los pilotos, y otras trascienden y afectan al Estado a través de Pluna Ente Autónomo.

En lo que tiene que ver con los pilotos, hay un claro perjuicio salarial porque gran parte del salario comprende partidas variables y la cantidad de vuelos que se hacen. Eso se ha visto notoriamente disminuido porque hoy, uno de los siete aviones es volado por Argentina. Las categorías que existen actualmente son las de Copiloto, Primer Oficial y Comandante. Hay un montón de primeros oficiales que están capacitados para ser comandantes -contando con todos los cursos necesarios- y no pueden ascender porque no hay aeronaves. Quiere decir, entonces, que esto está bloqueando, de alguna manera, la carrera funcional. Además, está el tema de la mano de obra de los pilotos de este país. Hay una normativa que establece que las aeronaves de bandera uruguaya deban ser voladas por pilotos uruguayos. Mediante esta elusión jurídica, en los hechos se está salteando esa normativa y lo que Argentina nunca permitió -esto es, que pilotos uruguayos vuelen sus naves- hoy Uruguay sí lo está haciendo, ya que hay catorce pilotos argentinos volando en Pluna; llámenle como quieran: Aerovip, fletamento, etcétera. En concreto, en los hechos ya son catorce pilotos y veinte auxiliares, más otros tantos en formación, para lo que suponemos serán las nuevas incorporaciones de Aerovip, que vuelan en los vuelos de Pluna.

Ahora bien, además de eso, en general tenemos una serie de dudas sobre el negocio. ¿Qué es lo que pasa? No sabemos cuánto le paga Pluna a Aerovip ni cuánto le paga Aerovip a Pluna por todas las gestiones que realiza relacionadas con el mantenimiento y la venta de boletos. A nivel del Estado tampoco hay un control sobre Aerovip porque la Dinacia carece de potestades para hacérselo -eso le corresponde a la autoridad argentina- a pesar de que en los hechos es uruguaya y se comporta como tal.

Por otro lado está el tema relativo a la normativa del consumidor, que es menor pero que también tiene su impacto. Pluna tiene determinadas certificaciones -denominadas certificaciones IOSA- que brindan garantías mínimas, que no le fueron otorgadas a Aerovip, justamente por el marco contractual que posee, la falta de mantenimiento y la suboperativa que realiza. Sin embargo, quien compra un pasaje de Pluna lo hace con esas garantías, pero luego vuela en la empresa Aerovip.

Otro asunto que no es menor es el que refiere a las deudas de Aerovip. Nosotros sinceramente desconocemos -porque no lo hemos podido averiguar- en qué situación se encuentra el concordato de Aerovip. Ahora bien, lo que sí tenemos claro es que desde el momento en que Leadgate es accionista mayoritario de ambas empresas, existe un conjunto o grupo económico. Desde ese momento, Pluna Ente Autónomo -es decir, el Estado uruguayo- es responsable de las deudas de Aerovip. ¿Por qué digo esto? Porque si el día de mañana hay un juicio o se ejecuta una acción referida a Aerovip en Argentina, las naves embargadas pueden terminar siendo las de Pluna, porque la responsabilidad recae en el grupo económico. Esto lo puede decretar cualquier juez de la Argentina o de nuestro país. Quiere decir que hay riesgos que escapan a Leadgate y comienzan a afectar a Pluna Ente Autónomo.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Eso serviría solamente en la lógica de que los acreedores de Aerovip fueran ellos mismos porque, de lo contrario, no tendría sentido. No van a asumir una deuda como grupo económico si ellos no son los acreedores.

SEÑOR ABAL.- No digo que ellos la vayan a asumir. Lo que puede pasar es que lo decrete un juez.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Está bien el razonamiento, pero obviamente no son tontos y no van a comprar un problema, salvo que estén en las dos puntas del negocio.

SEÑOR ABAL.- Pensamos que no, pero no tenemos la certeza. La lógica indica que Leadgate no da puntada sin hilo, aunque jurídicamente esta situación se puede dar y carecemos de información al

respecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Quién presta los servicios de mantenimiento, aprovisionamiento de combustible, etcétera, a Aerovip?

SEÑOR ABAL.- Los presta Pluna.

SEÑOR PRESIDENTE.- También escuché que el adiestramiento de los pilotos lo hizo Pluna Sociedad Anónima. ¿Es así?

SEÑOR KARSEN.- Ya que el señor Presidente hace esta mención, quiero señalar que Pluna quería llevar a Aerovip a una definición similar a la de LAN -es decir, LAN Perú, LAN Ecuador, LAN Argentina- lo que iba a fortalecer a Pluna. Siempre se partió de la base de que Aerovip iba a volar en Argentina e iba a competir con las compañías de ese país y no con Pluna. El argumento era que no tenía sentido la competencia con Pluna. Por lo tanto, partiendo de esa premisa, la instrucción para los primeros pilotos la hizo Pluna. Luego, en una asamblea, la propia asociación mocionó para terminar con esa instrucción. Lo que sucede ahora es que ya se formaron y tienen sus propios instructores.

SEÑOR PRESIDENTE.- El combustible para los vuelos de Aerovip, ¿los provee Pluna?

SEÑOR PERERA.- Por lo que sabemos, se comporta como una aeronave de Pluna, es decir que la que le da el combustible es Ancap.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hay que recordar que Pluna llegó a deber a Ancap US$ 13:000.000.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Sí, pero se lo pudo cobrar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me parece muy interesante el aporte que han hecho los invitados, aunque nosotros teníamos algún conocimiento al respecto. Adelanto que, en lo personal, me gustaría invitar al Directorio de Pluna a que compareciera a la Comisión. Simplemente estaba haciendo un compás de espera hasta que se integrara todo el Directorio -porque habrá un representante de la oposición- para cursar la invitación. Me gustaría saber más acerca de este negocio tan extraño y conocer los números en cuestión, pues lo que aparece a primera vista es que se está compitiendo con Pluna en sus frecuencias, en sus 60 vuelos. Me parece algo muy difícil de digerir y comprender.

Reitero que en lo personal estuve bastante interesado en ese tema en el período pasado, pero quise ser prudente, porque hicimos la consulta al señor Pintado cuando recién se sentaba en el sillón de Ministro. No queríamos abusar y sabíamos que tal vez no obtuviéramos respuesta, porque no se conocían algunos elementos. Entonces, una vez integrado el representante de la oposición, la idea era citar al Directorio de Pluna a efectos de que, entre otras consultas, nos respondiera sobre este negocio que aparece como muy exótico.

SEÑOR TRONCOSO.- Aclarar que todo esto es muy importante, sobre todo para los uruguayos que estamos viviendo en nuestro país y abordando nuestras obligaciones de manera permanente. Ellos ahorran mucho dinero, porque no pagan IRPF ni realizan los aportes al Banco de Previsión Social. Trabajan en "negro", pero Uruguay sí paga -reitero- IRPF y realiza los aportes patronales.

SEÑOR PERERA.- Queremos expresar algo más, solo a los efectos de abundar en la información -aunque vemos que los señores Senadores están al tanto del tema- y señalando que no vamos a ir al pasado, a la historia reciente de Pluna ni a las privatizaciones. No se trata de que aquellos vientos trajeran estas tempestades ni nada por el estilo, pero nosotros somos integrantes de la familia aeronáutica y, de alguna manera, percibimos una improvisación en el tema específico de la aeronáutica del Uruguay, porque no hay un rumbo cierto y no se sabe hacia dónde se dirige la política aeronáutica de nuestro país. Nos encontramos hoy con este tema -el de los controladores de tránsito aéreo- que no es ajeno a un problema general. A nuestro entender, Pluna debería ser una empresa rentable y estratégica, relacionada con el consumo y la producción, y es allí donde debemos tener el control.

De alguna manera, deseábamos trasmitir nuestro sentimiento: los pilotos de Pluna queremos saber de qué tenemos que jugar. Si manejamos un camión, lo queremos hacer de la mejor manera posible, pero creemos que lo que está ocurriendo ahora es algo grave que amerita, por lo menos, que se nos informe al respecto.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias por sus aportes.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 16 y 24 minutos.)